

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2010–11

NEVS-brevet måndag 4 mars

DagensNäringsliv.se

1. Orolig bilbransch visar upp sig i Genève

Publicerad av TT - 03 mar 2019

I Volvo Cars frånvaro blir det färre svenska utställare än vanligt i Genève. Polestar, här med vd:n Thomas Ingenlath, kommer att visa upp bolagets nya elbil för allmänheten och Koenigsegg lanserar sin nya superbil.



På den europeiska marknaden ställde EU:s nya tester av utsläpp och bränsleförbrukning, WLTP, till det för flera tillverkare. Alla personbilsmodeller som såldes efter halvårsskiftet måste ha en ny certifiering och på grund av trånga flaskhalsar hann flera tillverkare inte med. Det gjorde försäljningen både före och efter sommaren ryckig.

De flesta tillverkarna tyngdes också av väldigt stora investeringar i eldrift och självkörande teknik. För att ta ett exempel: Daimler, som bland annat äger Mercedes, satsade motsvarande 96 miljarder kronor på forskning och utveckling under 2018.

Blandade resultat

För Daimlers del var det just Mercedes som var den svagaste länken 2018. Vinsten på personbilarna sjönk med drygt en miljard euro under året, främst beroende på de amerikanska tullarna på exporten till Kina. Daimlers övriga divisioner ökade intäkterna och totalt steg koncernens omsättning med två procent till drygt 1 760 miljarder kronor.

Renault redovisar försämringar både på försäljning och vinst. Omsättningen backade drygt två procent till cirka 682 miljarder kronor. Bland förklaringarna finns minskad försäljning av dieselbilar och växelkursförluster.

Volkswagengruppen varnade för drygt en vecka sedan investerarna för att även 2019 kan bli ett tufft år. För Volkswagens del stannade rörelseresultatet 2018 på cirka 147 miljarder kronor, ett tapp på runt 21 miljarder jämfört med 2017. Den stora oron gäller dock koncernens lyxmärken Porsche och Audi som riskerar att drabbas hårdast om Trumps hot om tullar blir verklighet.

Toppnamn sparkades

PSA-gruppen, med Peugeot och Citroën, gick tydligast emot strömmen förra året med ett rörelseresultat som ökade 43 procent till cirka 60 miljarder kronor.

Volvo Cars rörelseresultat för 2018 ökade med blygsamma 0,9 procent till 14,2 miljarder kronor. Tullar och prispress på flera marknader anges som skäl av vd:n Håkan Samuelsson. Försäljningen steg med 12,4 procent jämfört med 2017.

För några tillverkare var 2018 dystert av lite ovanliga skäl. Audis vd Rupert Stadler greps i somras för misstänkta brott i samband med Volkswagenkoncernens dieselskandaler. Under hösten fick han sparken och ersattes vid årsskiftet av Bram Schot.

Carlos Ghosn, styrelseordförande för alliansen Renault–Nissan–Mitsubishi, greps i november i Tokyo misstänkt för ekonomiska oegentligheter. Tämligen omgående fick han sparken från sina uppdrag i Nissan och Mitsubishi. I januari lämnade han, eller fick sparken, från Renault. Rättegången i Japan mot Ghosn inleds senare under året.

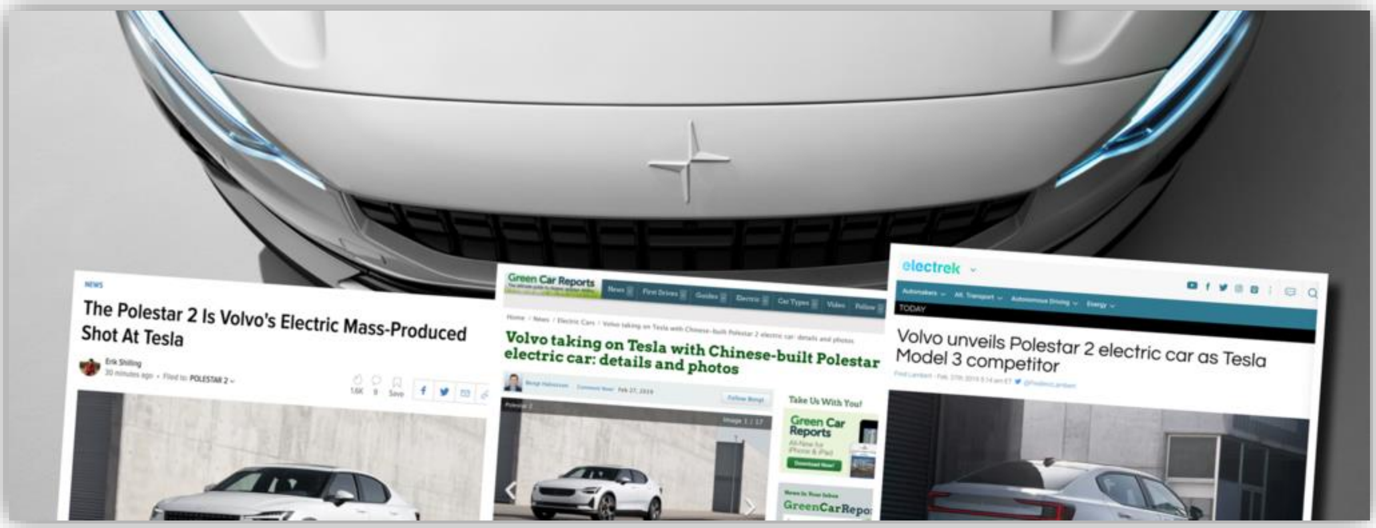
Den stora internationella bilmässan i Genève inleds på tisdag med två pressdagar och därefter öppnas den för allmänheten.

RECHARGE

2. Polestar 2 en världsnyhet – så tycker pressen om nya Model 3-utmanaren

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-27, 14:20

Volvos nya prestandaelbil väcker uppmärksamhet världen över.



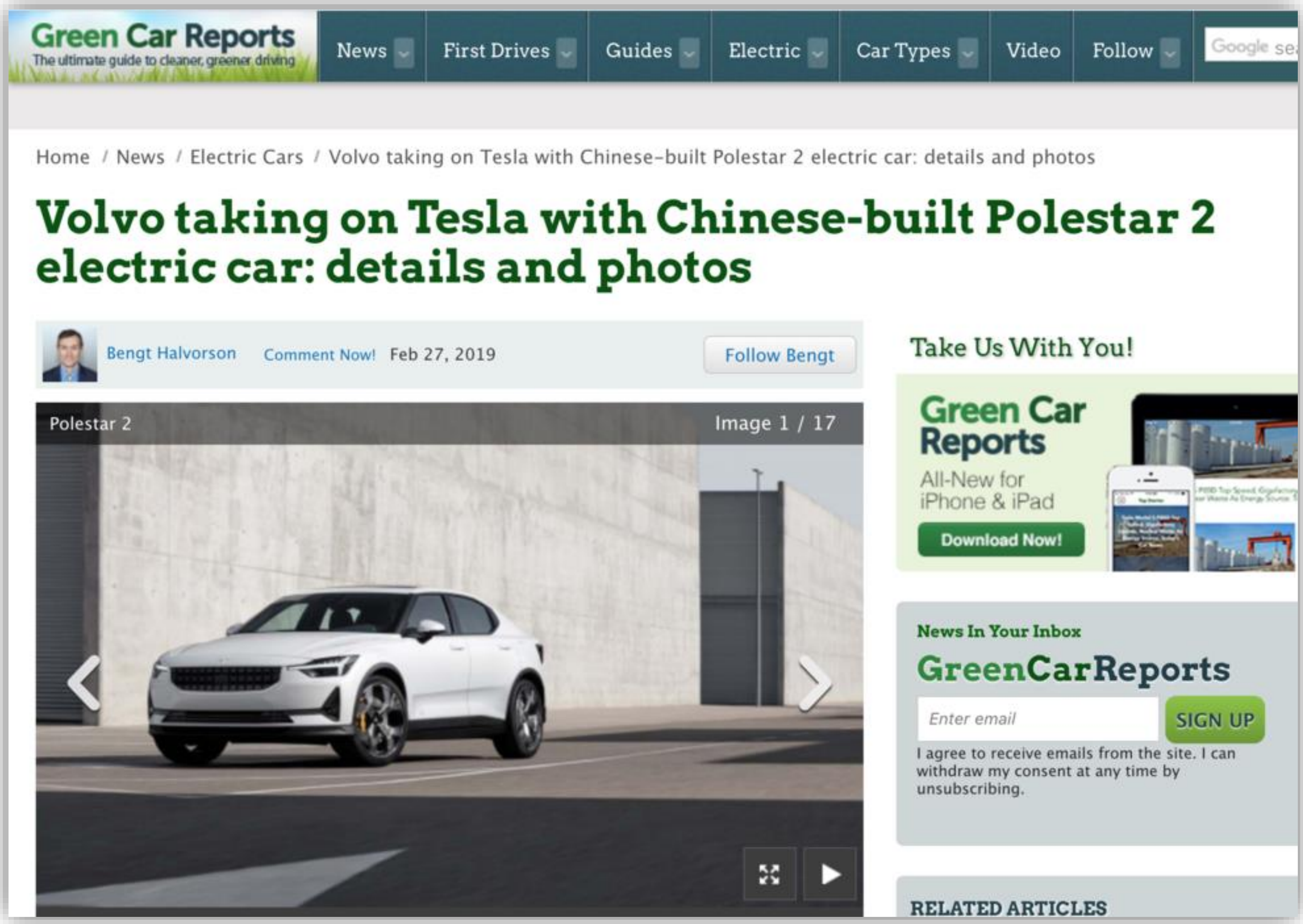
Det är många i bilvärlden som är nyfikna på [Volvos nya prestandaelbil Polestar 2](#).

Volvo har definitivt fått mycket mer utrymme i utländska medier sedan lanseringen av XC90 och det nya designspråket som verkar falla många i smaken. Volvo beskrivs ofta som "Scandinavian cool" och "avskalat eleganta". Och det visar sig även i intresset för Polestar 2.

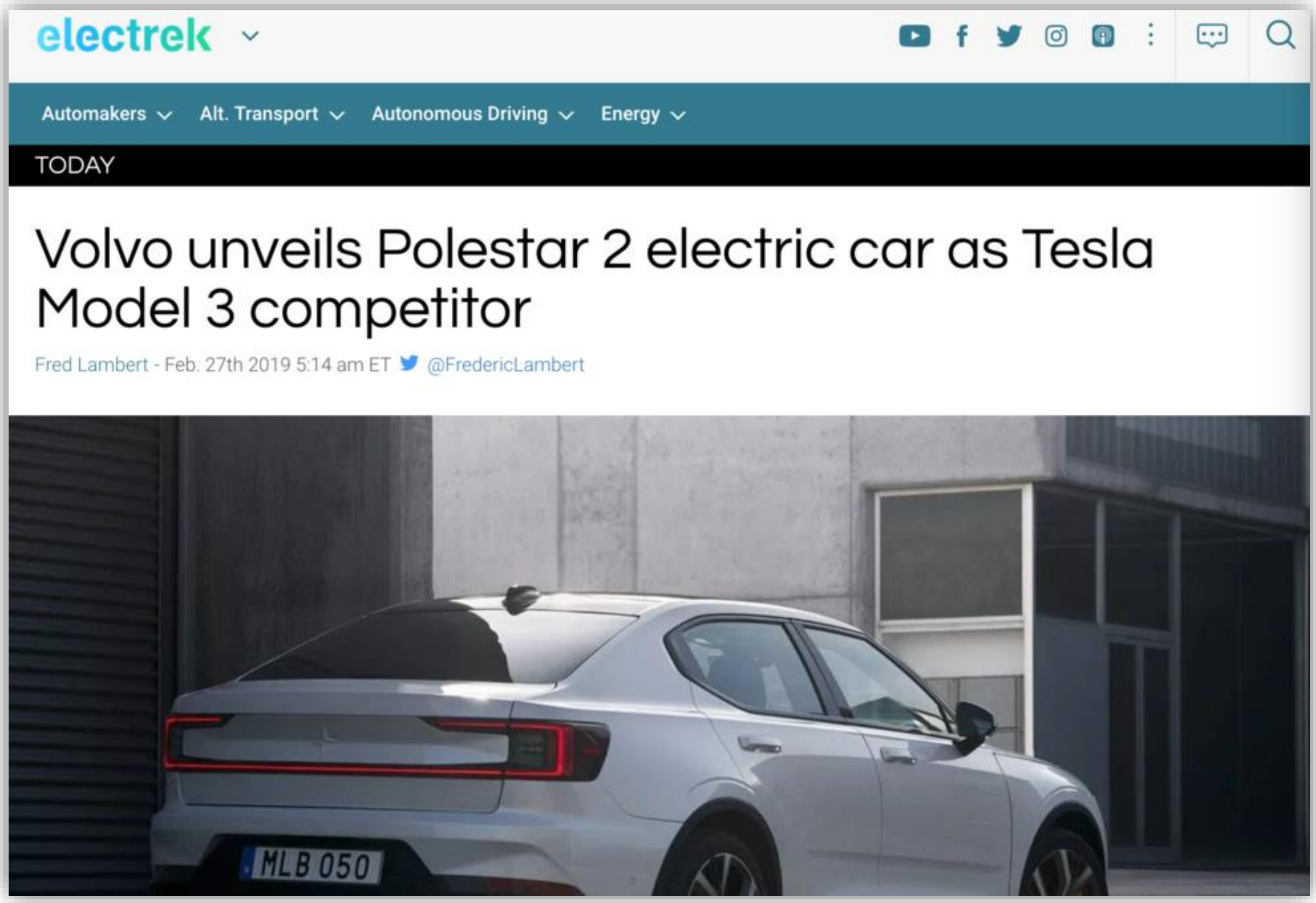




"**Den ser in i helvete cool ut** och blandar sedan-, halvkombi och crossoverdesign med stora hjul och något som ser ut att vara ganska hög markfrigång, för att bli något helt unikt", skriver bilsajten Jalopnik.



Elbilssajten Green Car Reports nämner även några rader om köpupplevelsen.
"Att köpa en Polestar verkar mer som att köpa en Tesla än en Volvo, eftersom det inte innebär att man går in hos en återförsäljare för att välja en bil i lager, eller att man behöver en säljare för att affären ska gå igenom", skriver sajten, och påpekar att försäljningsprocessen börjar i det som kallas "Polestar Spaces" och sedan görs klart på nätet, som hos Tesla.



Elbilssajten Electrek beskriver toppmodellen Polestar 1, som är en laddhybrid med bensin-motor, som föråldrad och daterad när Polestar senare gjorde klart att de kommande modellerna skulle bli helt eldrivna. Men för Polestar 2 är tongångarna mer positiva på Electrek.

"De har flera saker som talar för sig när det kommer till Polestar 2, som att den blir första bilen med Googles Android-infotainmentsystem, som möjliggör en bilversion av röststyrningen Google Assistant", skriver redaktören Fred Lambert.

Han hyllar inte precis designen, där han framför allt ogillar sidoprofilen, men att bilen är en Tesla Model 3-konkurrent ifrågasätter han i alla fall inte.



Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen



Polestar 2 är beställningsbar och kan konfigureras som bygg-din-bil

SVENSKA DAGBLADET

3. Framtidens bilist – en prenumerant

17 feb, 2019

Text: Eyal Sharon Krafft

Att strömma musik och film i stället för att köpa cd- och dvd-skivor, att abonnera i stället för att äga. Det upplägget har en ung generation fått med modersmjölken. Kan nästa steg bli att prenumerera på bil utan bindningstid?



Alain Visser, vd för Lynk & Co, tror att framtiden ligger i att kunna hyra bil på månadsbasis, men utan bindningstid – på samma sätt som vi strömmar musik, tv-serier och film.

Vi har gått från ägande till privatleasing i rekordfart. Nu står vi nog inför ännu en radikal svängning. Det menar belgaren Alain Visser, som är vd på Lynk & Co International, ett systerbolag till Volvo Personvagnar, vilka båda ägs av kinesiska Geely.
– Bilägandet med bilhandlaren i centrum har gått mer eller mindre i samma banor i över hundra år. Det är dags för ett helt nytt koncept för hur vi förfogar över bilar, säger Alain Visser.

Det nya konceptet vänder sig först och främst till "The Millennials", benämningen på den nya generationen unga människor med en helt ny syn på konsumtion. Efter att ha vuxit upp med webbaserade tjänster som Netflix och Spotify ser de inte poängen med att äga en bil, menar Alain Visser.
– Folk i den unga generationen säger inte längre att "bilen är en del av mig". I stället för ägande är funktionalitet det viktigaste, utan bilhandlare som vill sälja på en massa extra och utan komplicerade val.

Företagets koncept innebär ett val mellan hybrid och ren elbil från ett smalt sortiment med endast sex varianter. Oavsett val kommer Sverigeaktuella bilmodellen som en fullutrustad mellanklass-suv, motsvarande Volvos senaste suv XC 40. Alla kringkostnader som bilförsäkring, service och bilbesiktning ingår. Allt utom drivmedel. Men detta finns redan sedan något år tillbaka i bilkonceptet Care by Volvo. Det nya med Lynk & Co är prenumeration på månadsbasis utan bindningstid.

Min dröm är att vi ska lyckas förändra det traditionella bilägandet på liknande sätt som Spotify har lyckats göra med cd:n.

Alain Visser vill inte gå ut offentligt med månadskostnaden, men på frågan svarar han att kostnaden blir i nivå med Care by Volvo. Kanske kan inslaget av delningsekonomi vara något som lockar ”The Millennials” till det nya systemet? Med bara ett knapptryck i en applikation ska man kunna hyra ut bilen i en eller några dagar genom en egen bilpool. Bra både för miljön och för den egna plånboken.

Företaget har påbörjat försäljningen av konceptet i Kina och sägs ha fått bra gensvar. Nu är blickarna vända mot Europa, och inte minst Sverige. Dels inhyser Sverige företagets huvudkontor, dels har det rykte om sig om att vara ett bra testland.

– Min dröm är att vi ska lyckas förändra det traditionella bilägandet på liknande sätt som Spotify har lyckats göra med cd:n, säger Alain Visser.

Text: Eyal Sharon Krafft

Köra bil utan att äga

Det finns i dag ett antal sätt att köra bil utan att själv äga fordonet.

▪ Att långtidshyra en bil, så kallad privatleasing, innebär att du betalar en månadsavgift under en bestämd tidsperiod. Hur mycket det kostar kan variera kraftigt beroende på modell, hyrtid, utrustning och körsträcka.

▪ För den som kör mindre än 1 000 mil per år kan det löna sig att vara med i en bilpool, tipsar Konsumentverket. Då slipper man de fasta kostnaderna för att äga bil.

▪ Behöver du bara bil då och då och kör mindre än 200 mil per år kan hyrbil vara det bästa alternativet.

▪ Privatleasing blir allt vanligare och slog rekord förra året. Enligt siffror från Motorbranschens riksförbund väljer en av tre nybilsköpare att privatleasa bil. Förra året uppgick siffran till 45 300 privatleasade bilar.

Källa: Konsumentverket.

Nya bilmodellen

▪ Lynk & Co 01 är baserad på CEVT-utvecklad teknik, gemensam med Volvos mellanklass-suv XC 40. Var bilen ska produceras har ännu inte bestämts.

▪ Den ska gå att prenumerera på i Sverige från slutet av år 2020, antagligen det fjärde kvartalet.

▪ Upplägget består av en månadsprenumeration utan bindningstid.

▪ Det ska vara möjligt att hyra ut bilen genom ett knapptryck i en app.

4. Utsläppen ökar och fler väljer bensin före diesel: "Skrämmande utveckling"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-27, 10:19

Klimatmålen som ska nås 2030 blir allt svårare att klara eftersom utsläppen från vägtrafiken går åt helt fel håll. De har vänt uppåt igen, skriver Dagens Nyheter, och hänvisar till Trafikverkets årsrapport. Den viktigaste anledningen till att utsläppen ökade med 76.000 ton koldioxid är att lastbilstrafiken ökade med nästan tre procent.



"En halv procent 2018 låter kanske lite, men det är en förändring i helt fel riktning. Enligt klimatmålet som riksdagen spikat ska utsläppen från trafiken ha pressats med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 års nivåer", skriver DN.

Trafikverket tror att personbilstrafiken kommer öka med 18 procent mellan 2014 och 2030. Att försäljningen av laddbilar ökar är positivt, enligt Trafikverket, men det är från extremt låga nivåer. Och det "kompenseras" till viss del av att bränsleförbrukningen i nya bilar ökar, enligt Trafikverkets siffror.

Bensin ersätter diesel: "Skrämmande ökning"

Att bensinbilarna ökar på bekostnad av dieslarna tycker Marie Hagberg, avdelningschef inom Transportkvalitet på Trafikverket, är skrämmande.

"Den utvecklingen ser inte alls bra ut, även om nya bilar blir snålare. De är fortfarande inte fossilfria. Det är faktiskt en ganska skrämmande ökning. Sedan 2012 har bensinbilarna mer än fördubblats. I fjol blev det 187.497 stycken. Här behövs skarpare styrmedel", säger hon till DN.

Hon säger också att bonus/malus-systemet som infördes förra året påverkade många bilköpare att välja en elbil, men för malusbilarna som fick straffskatt syntes inte alls samma förändring. Hon öppnar för att "skruva på utformningen" av bonus/malus.

Vi granskar: Bensin eller diesel – så räknar du på grammen

Ny rapport: Bensin- och dieselbilar är dödsdömda – försvinner om bara åtta år

Nytt dieseltest avslöjar låga utsläpp även i verklig trafik – BMW i topp

TRANSPORTochLOGISTIK.se

5. Sverige behöver 5,5 TWh föratt driva en miljon elfordon

Publicerad av Peter Höök - 28 feb 2019

Ett eldrivet fordon i mellanklass drar ungefär 2 KWh el per mil. En genomsnittlig svensk bilresa ligger på uppskattningsvis cirka 3 mil.Försäljningschef Reine Lönn på marknadsledande elinstallatören GARO Division E-mobilityuppskattar dock dygnsbehovet för en elbil till i princip 12 KWh.



Det framtida laddningsbehovet har stor betydelse.

Var det framtida laddningsbehovet uppstår har naturligtvis stor betydelse. Här lyder prognosen att 60 procent av alla laddningstillfällen kommer att ske i hemmet, 35 procent på jobbet och 5 procent på publika laddningsstolpar.

Hur snabbt det går att tillräckligt ladda bilen är förstås också avgörande. En timmes ”normalladdning” hemma respektive publikt beräknas idag räcka till 2 respektive 11 mils körning. På vissa ställen längs större motorvägar och motortrafikleder finns redan idag snabbladdning. Med effekt på drygt 20 mil per laddningstimme. Allra viktigaste är självklart om elen överhuvudtaget räcker till.

Här kalkylerar Reine Lönn med ett årsbehov på runt 5 500 KWh per fordon och totalt 5,5 TWh för 1 miljon eldrivna fordon. Dygnssiffran 12 KWh är då påplussad med extra helg- och semesterkörning samt el för vintertida kupéuppvärmning.

När det gäller Sveriges samlade elproduktion noterar Reine Lönn den överskottsproduktion på 13-14 TWh per år som idag går på export. Men pekar framförallt på Energimyndighetens uppgifter om årliga så kallade distributionsförluster på uppemot 11 TWh. Med andra ord, enligt Reine Lönn, drygt dubbelt så mycket som behövs för att klara prognosen 1 miljon eldrivna fordon om 10 år.

– Får du en mer lokalproduktion med energilagring så kommer överföringsförlusterna att minska, säger Reine Lönn och betonar särskilt solenergi.

Med fortsatt hänvisning till Energimyndighetens siffror konstaterar Reine Lönn också att hela 4 TWh el varje år används till fjärrvärme och för att raffinera tjockolja.

– Det innebär att mycket energi går åt för att göra om olja till bensin och diesel. Slutar vi med den produktionen har vi alltså bara där el som skulle täcka en stor del av behovet för elbilar.

Den slumrande potentialen i minskade överföringsförluster skulle även klara en omläggning till eldrift av en stor del av Sveriges fordonspark, tillägger försäljningschef Reine Lönn.

– Det är så och många mig uppfattar det. Sedan finns det självklart tekniska utmaningar. Det gör det med all ny teknik.

6. Haldex största ägare i samtal om köp av amerikanska Wabco

Nyhetsbyrån DIREKT

Publicerad: 28 februari 2019, 13:22

Den tyska fordonsunderleverantören ZF Friedrichshafen för samtal om ett förvärv av den amerikanska sektorkollegan Wabco. Det bekräftade Wabco sent på onsdagskvällen efter uppgifter om diskussionerna i tyska Handelsblatt.



Några garantier för att en affär verkligen blir av finns dock inte, betonar bolaget.

Uppgifterna är något förvånande, givet att ZF så sent som 2017 sägs ha avslutat ett liknande försök, menar analytiker vid Baird, enligt Bloomberg News.

ZF är med en ägarandel på cirka 20 procent bromstillverkaren Haldex största ägare, följt av likaledes tyska Knorr-Bremse, som har knappt 15 procent. De två slogs under 2017 om att ta över det svenska bolaget, dock utan att någon av parterna nådde ända fram.

ZF köpte 2015 amerikanska TRW Automotive och blev därmed en av världens större underleverantörer till fordonsindustrin. Med ett förvärv av Wabco skulle ZF nå en liknande storlek som jättarna Bosch och Continental.

Wabco steg 8 procent till 130,49 dollar under ordinarie amerikansk handel på onsdagen och fortsatte upp i eftermarknaden till omkring 140 dollar. Aktien handlades vid lunchtid på torsdagen till motsvarande cirka 141 dollar i Frankfurt.

7. Bottennapp för BMW i säkerhetstest: ”Så dåligt att det inte kan betygsättas”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-02-28, 14:03

Autobromsfunktioner räddar liv i städerna och systemen blir allt vanligare som utrustning även på billigare bilar. Men hur bra fungerar de i praktiken?



BMW X1 brakade rakt igenom testdockan i alla testdelar.

Det är amerikanska Insurance Institue for Highway Safety (IIHS) som testat elva små suvar för att undersöka hur bra deras fotgängarvarningssystem med autobromsfunktion fungerar, något som NyTeknik snappade upp. Fyra modeller, Honda CR-V, Subaru Fortester, Toyota RAV4 och Volvo XC40, belönades med högsta betyg. Men en modell hade det tuffare.

BMW **X1 presterade** så dåligt att den inte ens förtjänade att betygsättas. Inte i någon av de tre olika testerna visade X1:an några som helst intentioner att bromsa automatiskt.

Testets utfördes i tre omgångar, med två olika hastigheter i varje omgång. Första och andra omgången kördes bilarna i 19 km/h och 40 km/h och i den tredje omgången i 40 km/h och 69 km/h.

En annan modell som heller inte presterade speciellt bra var Mitsubishi Outlander. Den fick omdömdet "Basic" vilket är den lägsta graden av godkänt.

Se en sammanfattning av testet i videon här under.

FILM: https://youtu.be/ZMFbMV5QNzk

Forskarstudie: Autobroms är effektivt – minskar olyckorna med 70 procent

Autobromstest: Tre av sex bilar kör över krockdockan

ALLT OM BILAR

8. Så här röstade Allt om Bilars bilexpert i Car of the Year

Publicerad 28 feb 2019 09:35

Nu ska Car of the Year 2019 utses. Den 60 personer starka juryn lämnar in sina röster den här veckan och på måndag vet vi vilken bil som tar över efter Volvo XC40. Så här har jag röstat.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/sa-har-rostade-allt-om-bilars-bilexpert-i-car-of-the-year/

Sju bilar finns med i finalen av Car of the Year 2019, som i Sverige kallas Årets bil. Juryn får 25 poäng att fördela mellan bilarna där tio poäng är maximalt antal poäng på en bil. Varje jurymedlem måste också ge poäng till minst fem av de sju finalisterna och ha en tydlig vinnare.

Så här har jag röstat och motiverat mina poäng:



Peugeot 508 0 poäng

Peugeot erbjuder flera olika drivlinor till sin 508-familj. 508 är inte så dyr i Sverige och komforten är väldigt bra. Den nya laddhybriddrivlina saknar 10-15 kilometer i räckvidd i elläget för att vara konkurrenskraftig, även om den fungerar väldigt mjukt och fint. Tyvärr kan jag inte förstå den massiva interiördesignen som inte alls känns modern. Och ratten är för liten – nu har jag sagt det en gång till. Jag vill inte köra med ratten i knät och jag kan inte få till körpositionen så att jag ser instrumentpanelen och har ratten på en bra position samtidigt.



Alpine A110 0 poäng

Det här är den allra roligaste bilen att köra. Trackläget, styrningen och fjädringen är näst intill perfekt. Men det här är en bil för entusiaster. I Sverige är Alpine alldeles för dyr och när det kommer till säkerhet och teknisk innovation så hänger inte Alpine med konkurrenterna i Car of the Year. Det är förstås synd att ge en så här fin bil och ett sånt här fräckt projekt – att återuppliva bilmärket Alpine – noll poäng men för mig är inte det här en Car of the Year-bil.



Ford Focus 2 poäng

Ford erbjuder stor variation inom Focus-familjen. Här finns halvkombi, förstås, kombi, en spännande Active, lyxiga Vignale och sportiga ST. Vi hoppas också på en RS-version framöver. Alla Focus-bilarna har riktigt bra köregenskaper, de sitter fast i vägen på ett imponerande sätt. Jag gillar också designen på bakluckan på kombin som ger extra utrymme. Smart. Men interiören och instrumentpanelen är inte speciellt modern, jämfört till exempel Mercedes A-klass. Jag saknar också en laddhybridversion och en eldriven Focus.



Mercedes A-klass 4 poäng

Det nya operativsystemet med röstigenkänning och den nya instrumentpanelen gör Mercedes A-klass till en riktigt innovativ bil. A-klass sätter en ny standard för gränssnittet mellan förare och bil och fler tillverkare lär följa Mercedes exempel. Men var finns framtidens drivlinor? Var är laddhybriden och elbilen? Jag hade länge Mercedes A-klass som en personlig favorit och det är en riktigt trevlig bil att köra. Tyvärr saknas några ingredienser för att bli Car of the Year 2019.



Jaguar I-Pace 5 poäng

Eftersom vi inte fick med Audi e-tron i startfältet – bilen presenterades för sent – var Jaguar I-Pace min absoluta favorit under en lång tid efter den första provkörningen i Portugal. Men det har under året varit för många problem med laddning, hög energikonsumtion och mjukvarufel. Skyndade kanske Jaguar på I-Pace-projektet lite för mycket? Jag kommer alltid att minnas Jaguar I-Pace som den första elbilen som visade vad en eldriven bil verkligen kan göra. Den verkliga potentialen i drivlinan. Andra kommer att kopiera Jaguar.



Citroën C5 Aircross 6 poäng

Plattformen vann för två år sedan med Peugeot 3008 och jag tvekade länge om jag ens skulle ge C5 Aircross några poäng. Om ni minns så var det här inte någon av mina sju finalister. Men C5 Aircross blir bättre och bättre när jag kör den och till slut har modellen vunnit över mig. Jag älskar fjädringen, komforten och den tydliga designen som följer hela Citroëns idé med ett enkelt och bekvämt bilägande. Kanske är den lite för dyr i Sverige, det verkar så även om vi inte fått de slutliga prislistorna. Det här är min tvåa i år.



Kia Ceed 8 poäng

Fyra helt olika biltyper och alla varianter du kan tänka dig bland drivlinorna. Bensin, diesel, hybrider, laddhybrider och olika kombinationer i olika karosser. Kia har visat oss hur snabbt de kan reagera och agera och anpassa sitt utbud efter en marknad i snabb förändring. Ceed matchar inte Ford Focus fina köregenskaper, är inte lika snygg på insidan som Mercedes A-klass eller har elbilens fördel som Jaguar I-Pace. Men lägg ihop alla styrkor och Kia Ceed är min Car of the Year 2019. På bilsalongen i Genève kommer ni att få se den kanske bästa och coolaste Ceeden av dem alla – XCeed. Den kommer bilköparna i Sverige att älska – som laddhybrid.

SVENSKA DAGBLADET

9. Elbilsracet tar fart: Tesla släpper ”35 000 dollarsbil”

Av Jonas Fröberg 2019-03-01

Nu är Tesla Model 3 i sitt billigaste utförande här efter två års väntan. Det berättade Elon Musk överraskande på en telefonkonferens där SvD var med sent på torsdagskvällen. Bilen som kallats ”35 000 dollarsbilen” kommer att kosta runt 420 000 kronor i Sverige och leveranstiden är upp mot ett halvår.



Tesla Model 3

Tesla Model 3 lanseras nu som 35 000 dollarbil. Det sade Teslas vd Elon Musk på en telefonkonferens vid 23.30-tiden svensk tid på torsdagen. Denna billigaste modell kommer därmed mer än två år senare än utlovat. Tidigare har Tesla sålt dyrare så kallade long range-versioner av Model 3 för att prioritera vinst.

I Sverige kommer den nya basmodellen att kosta runt 420 000 kronor efter moms och importavgifter.

Det innebär att priset kommer att vara närmast identiskt med den billigaste svenska Polestar 2, som visades på onsdagen och ska kosta 39 000 euro eller runt 410 000 kronor. Denna billigaste Polestarmodell går dock inte att beställa det första året. Och framförallt börjar bilen inte att produceras förrän tidigt år 2020.

Att Tesla Model 3 nu kommer i den så länge utlovade ”35 000 dollarsbilen” är en viktig prestigevinst för Elon Musk. I en intervju med SvD 2014 sade han att det var den här bilen han egentligen ville göra – den var målet hela tiden.

– Jag sa till min flickvän redan från början att målet är att skapa en billig elbil med lång räckvidd, sade han då.

Räckvidden på Teslas nya basmodell av Model 3 är 35 mil, toppfart 210 kilometer i timmen och noll till hundra kilometer går på 5,6 sekunder. På direkt fråga under telefonkonferensen sade Elon Musk att leveranstiden till Europa kommer att vara mellan 3 och 6 månader.

Även en 37 000-dollarsvariant kommer att lanseras. Den kallas Model 3 Standards Range Plus. Den ska ha en räckvidd på 38 mil och gör noll till 100 på 5,3 sekunder.

De som redan beställt en dyrare så kallad long rangeversion kommer nu också att få en uppdatering via nätet som bland annat ökar räckvidden till 325 miles eller 52 mil.

Teslaaktien gick initialt ner med runt 2 procent sent på torsdagskvällen.

SvD var först i Sverige att testa nya Tesla Model 3 i somras vilket kan läsas här.

RECHARGE

10. Teslas brutala prisdumpning – upp till 580 000 i rabatt

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-03-01, 16:59

Priserna kapas på samtliga modeller. Inte säkert att köpare som lagt en order får det lägre priset.



Tesla aviserade igår att man tänker sänka priserna på sina bilar, tack vare besparingar man kunnat göra på att bland annat stänga flera av sina showrooms runt om i världen.

Siffran som kommunicerades ut var att alla modeller får ett sex procent lägre pris. Så verkar också vara fallet när det gäller Model 3. Men med Model S och Model X är det en helt annan historia.

På Teslas svenska hemsida gå nu att se dramatiska prissänkningar på Model S och Model X. Till exempel står det att en Model X Ludicrous Performance blir din för 1.095.180 kronor. Den bilen kostade tidigare från 1.674.350 kronor. En prissänkning på nästan 600.000 kronor – från en dag till en annan.

På Teslaklubbens forum spekuleras det om de låga priserna kan bero på momsen glömts bort, något som också varit fallet i ett antal andra länder. Priserna låter lite för bra för att vara sanna, och Tesla har under dagen dubbelkollat priserna i den europeriska organisationen. De uppgifterna som Tesla har nu är att priserna på den svenska hemsidan stämmer, även om det alltså innebär en prissänkning på nästan 600.000 kronor.

Det finns ingen generell regel om att alla som redan har beställt en bil automatiskt får betala det lägre priset. Teslas råd är att varje köpare kontaktar sin säljare för att undersöka förutsättningarna.

Modell	Pris då	Pris nu	Prissänkning
Tesla Model X Long Range	1.231.200:–	1.013.180:–	218.020:–
Tesla Model X Ludicrous Performance	1.674.350:–	1.095.180:–	579.170:–
Tesla Model S Standard Range		888.180:–	
Tesla Model S Long Range	1.183.600:–	932.180:–	251.420:–
Tesla Model S Ludicrous Performance	1.575.500:–	1.022.180:–	553.320:–
Tesla Model 3 Long Range	650.200:–	625.480:–	24.720:–
Tesla Model 3 Performance	767.200:–	742.480:–	24.720:–

Prov: Tesla Model 3 Performance – vi är "elnöjda", speciellt på vintern



Tesla Model 3 Performance: Hur långt kommer den på svenska vintervägar?



Tesla lanserar ”folkelbilen” Model 3 Standard Range för 35.000 dollar



Tesla Model 3 snart på väg till svenska köpare – efter leveransstrulet



24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus

ALLT OM BILAR

11. Nästa version av Porsches suv Macan blir eldriven

Publicerad 28 feb 2019, 10:56 **av Mattias Rabe**

Porsche ska anpassa sin fabrik i Leipzig för att bygga elbilar. Nu meddelar Porsche att nästa generation av suven Macan blir helt elektrisk och kommer att tillverkas där.



Dagens Porsche Macan. Med nästa version av bilen satsar Porsche på helt eldrivet.

Nuvarande Porsche Macan-generation är fem år gammal och ska, i och med den nyligen uppdaterade varianten, hänga med ytterligare några år. Även om det återstår en hel del tid har Porsche börjar rikta blickarna mot nästa generation som de i dag meddelar ska bli elektrisk.

Porsche beskriver nästa generation Macan som startskottet för elektrifieringen. De avslöjar också att denna andra generation ska byggas på PPE-plattformen, det vill säga Audis och Porsches andra gemensamma elbilsplattform Premium Platform Electric, till skillnad från Taycan, lanseras under slutet av 2019, och Taycan Cross Turismo, lanseras kort därefter, som är baserade på den så kallade J1-plattformen.

Porsche investerar stort i elbilar

Beslutet att tillverka även andra generationen av Macan i Leipzig-fabriken togs sommaren 2018, ett beslut som innebär stora investeringar i produktionsplatsen för att den ska kunna hantera elektrifieringsövergången.

– Till 2022 investerar vi mer än sex miljarder euro i elektrisk mobilitet, och vid 2025 kan 50 procent av alla nya Porsche-bilar komma att ha ett elektriskt drivsystem. Vi kommer likväl under de kommande tio åren att fokusera på en drivlinemix som består av ytterligare optimerade bensinmotorer, laddhybridmodeller och helt elektriskt drivna sportbilar. Vårt mål är att ta en tekniskt banbrytande roll, och därför fortsätter vi att konsekvent anpassa företaget för framtida mobilitet, säger Porsche AG:s styrelseordförande Oliver Blume.

NyTeknik

12. Hondas nya elbil – så här ser den (typ) ut

Johan Kristensson 2019-02-28, 14:27

Honda har tidigare visat prototypbilder på sin kommande elbil. Nu är det dags igen.



Honda E Prototype

Japanska Honda visade redan i september 2017 upp prototypbilder på sin kommande elbil Urban EV. Hittills går den under namnet Honda E Prototype.

Den gör sin världspremiär på Genèvesalongen nu i början av mars men Honda kan inte hålla sig utan har nu kablat ut en ny uppsättning prototypbilder. Också i Genève kommer den att gå under namnet E Prototype.

Det är en bil anpassad för staden och räckvidden uppges vara 200 kilometer. Snabbladdning ska ge 80 procents räckvidd på 30 minuter.

Produktion av fordonet påbörjas senare under 2019.



NyTeknik

13. Här är Seats hippa elbil ”el Born”

Felix Björklund

2019-03-01 16:19

En modern drivlina och ett trendigt namn. Med El Born vill Seat få in foten i elbilssegmentet. Under en ”för-premiär” visade spanska märket upp sin nyhet som ska göra 420 km på en laddning.



Volkswagenkoncernen har fått upp ångan när det kommer till elektrifiering. Detta efter att man i fjol visade upp sin elbilsplattform MEB – som man inom fem år kommer ska ha byggt 15 miljoner elbilar på. VW har själva en modell som kommer i höst, men nu får de sällskap av gruppens andra märken.

Först ut är Seat som under en för-premiär visade upp modellen El Born. Bilen är den första från märket som är helt eldriven, men tack vare koncernens stora verktygslåda är det ett rejält seriöst insteg. För de som undrar över namnet så har Seat en förklaring. Företaget har ju vanan att använda modellnamn hämtade från Spanska platser: Cordoba, Lèon, Alhambra, Ibiza med flera. Så var kommer El Born ifrån? Jo, trendkänslig som man är – har man valt namnet från Barcelonas hippaste kvarter.

System som förbättrar räckvidden vid kyla

Utseendemässigt är det Seats sedvanliga kantiga strålkastare och skarpare linjespel som gäller. Saker som särskiljer bilen från VW:s modell (kallad ID i konceptform) som bygger på samma grund. El Born benämns förvisso som en konceptbil, men räkna med att det här är nära det slutgiltiga resultatet.



Sett till prestanda har modellen en motoreffekt på 204 hästkrafter, en räckvidd på 420 km samt snabbladdningskapacitet på 100 kW. Det sistnämnda ska göra att laddningen 0-80 procent går på 47 minuter. En annan intressant sak är att Seat säger att bilen har ett ”integrerat avancerat värmehanteringssystem”, något som ska förbättra räckvidd vid kall väderlek.

Värmepumpen ska kunna avlasta klimatanläggningen och på så sätt minska förbrukningen. Något som enligt tillverkaren ska kunna spara upp till 60 km räckvidd.

Bilen är som sagt inte den produktionsklara versionen. Men den kommer inom kort. Inom ett år ska El Born vara ute i handeln, en tidsram som gör att den ligger några månader efter Volkswagens ”folkelbil”.



14. TEST: Kia vill väcka känslor med nya ProCeed

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 28 feb 2019, 16:28

En fräck och lite sportigare Ceed. En Ceed med lite mer attityd och karaktär. Ja, designen av nya ProCeed lovar allt det där men för en gång skull har Kia i mina ögon misslyckats med själva utförandet.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/test-vi-kor-nya-kia-proceed/

Första gången jag såg nya Kia ProCeed satt jag i ett konferensrum i Kias Europakontor i Frankfurt. Kias projektteam bakom Ceed ville visa oss bilder på två nya karossformer. Den ena var en så kallad Shooting Brake. Uttrycket är nymodigt i bilvärlden och härstammar från tiden då vi jagade i stället för att spela golf på fritiden. Och alla som jagade ville ha en vagn de kunde få hem sitt vilt med – en Shooting Brake.

Mercedes är den tillverkare som använt begreppet allra mest med sina halvkombibilar med coupéliknande taklinjer, som snygga Mercedes CLA. Porsche Panamera är ett annat exempel. Eller i viss mån BMW:s GT-bilar.

Och visst går det att kasta in ett rådjur i Kia ProCeed. Lastutrymmet klarar 594 liter men det är långt, lågt och lasten ska helst vara kilformad.

LÄS MER: Alla nya bilmodeller 2019 – 117 modeller

Instängt baksäte

Taklinjen gör också att det blir väldigt instängt i baksätet. Passagerarna sitter lågt och med små sidorutor blir det en liten grotta där bak. Sidorutorna är små även fram där jag som förare också sitter relativt lågt.

I en tid där många vill sitta högt upp och ha en luftig och öppen planlösning i kupén så är Kia ProCeed något helt annat. Jag tror att det här kan få vissa bilköpare att vända ProCeed ryggen.

Jag testar ProCeed GT vilket betyder en fyrcylindrig 1,6-litersmotor på 204 hästkrafter. Det ska räcka till för att matcha den fräcka designen med en sportig karaktär.

Kraften hanteras av en sjustegad dubbelkopplingslåda och även det verkar lovande.

Men något har gått snett i matchningen här. Jag är lite besviken på Kias bilguru Albert Biermann som ska se till att alla bilar som byggs ska ha rätt karaktär.

Växellådan är helt enkelt för långsam för att ge den där extra sportiga karaktären. Oavsett om jag kör med paddlar på ratten eller spaken i manuellt läge så har jag inte kontakt med kraftkällan. Kia ProCeed GT är ingen bil för racerbanan. Istället är det en bil som trivs bäst på svepande små landsvägar i lagom fart. En liten snabbglidare helt enkelt.

LÄS MER: Vi tetar Kia Ceed som kombi

Sport ger mer ljud

En liten knapptryckning ger ett sportläge som skjuter in lite mer motorljud i kupén. Responsen blir lite bättre men växellådan är fortfarande alldeles för seg och långsam.

Testbilen har dubbfria vinterdäck vilket förstår ger ett högt vägljud som tillsammans med det höga motorljudet – oavsett sportläge – gör sextimmarsresan onödigt ansträngande.

Kia brukar pricka helt rätt med sina bilmodeller och rusar uppåt i försäljningsstatistiken i Europa. Det finns säkert en tydlig och betalningsvillig målgrupp för Kia ProCeed rånstans därute men ag tror inte att det nödvändigtvis är i Sverige.

Här för Kia ProCeed tillsammans med Kia Stinger agera blickfång i bilhallen för alla som kommer att köpa en Kia kombi eller XCeed – den andra modellen som Kias projektteam visade bild på i konferensrummet i Frankfurt.



Köregenskaper

Kombiversionen fick fyra getingar i den här kategorin men som ni förstått av mina intryck så skrämmer växellådan effektivt bort ett flygfä, snudd på två. För när Kia ändå har en dubbelkopplingslåda på plats – och inte en steglös växellåda – som måste det gå att göra det bättre. Den stabila styrningen kan upplevas trög runt nollläget men Kia vill ha det så för att skapa en trygghet i bilen. Styrningen är för övrigt väldigt sig lik i alla Ceed-bilar jag kört.



Säkerhet

Kia tog åt sig av kritiken för sitt autobromssystem efter Car of the Year-juryns tester i Danmark i höstas. Nu ska alla nya Kia-bilar ha den senaste versionen. Bra och snabbt agerat. Filkörningsassistenten stängs effektivt av med en knapptryckning men är på varje gång jag startar bilen. En högt uppsatt Kia-ingenjör viskade i mitt öra att han också stänger av assistenten – varje gång. För trots att den är smidig så inverkar den för mycket på styrningen.



Design

Ceed kombi ser lite ledsen ut bakom mittstolpen men den känslan är helt borta i ProCeed. Här handlar allt om den fina sluttande taklinjen, om den snygga grillen – som ska snyggas till ännu mer inför modellår 2020 – och snygg detaljer. Röda bromsok och trösklar lyser upp min mörkgrå testbil. Den helvita ProCeed som Kia kört till Car of the Year-juryns finaltester har inte samma omedelbara närvaro. ProCeed ska vara en huvudvändare och är det också. Interiördesignen blir lidande av de små sidorutorna och låga taklinjen. Det blir instängt och mörkt.



Komfort

Med dubbfria vinterdäck och ett högt vägljud blir det rent av jobbigt att köra ProCeed en längre sträcka. Kia har stadigt förbättrat komforten i kupén men ProCeed är ett litet steg tillbaka för att få till den sportiga ljudkulissen de tycker tillhör biltypen. De sportiga stolarna tycker jag å andra sidan är en bra kompromiss mellan komfort och bra stöd vid lite snabbare svängar. Bagageutrymmet sväljer förvånansvärt mycket men har du till exempel tänkt ta med en kylväska så behöver den stå närmast baksätet och det finns tyvärr inget eluttag bak. Det saknas också usb-uttag i baksätet. Ett tips till alla biltillverkare: oavsett bilmodell så behövs det alltid tre gånger så många el- och usb-uttag som ni tror.

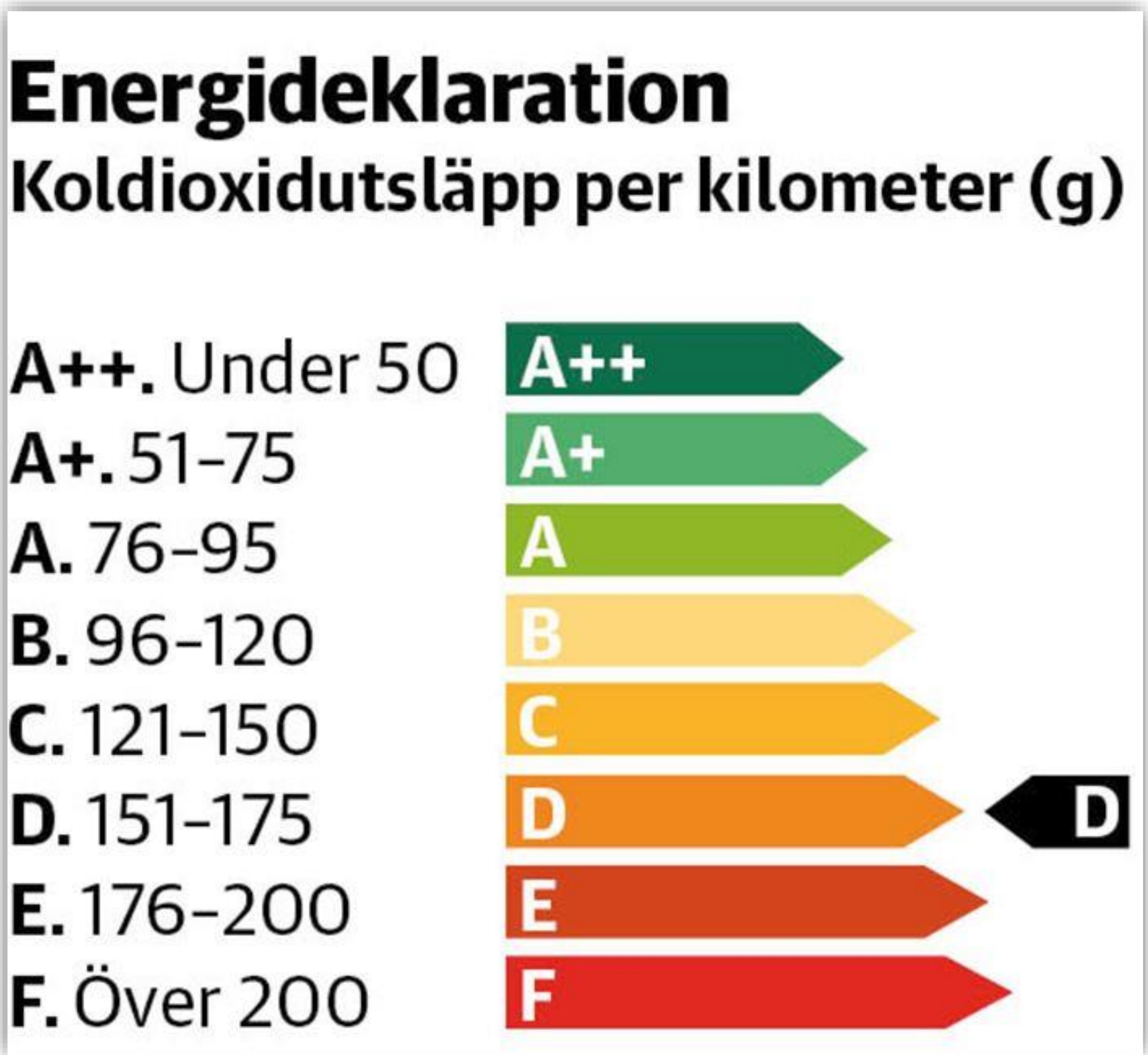


Ekonomi

Jag tittar till minst två gånger på prislappen. Kostar verkligen den här bilen under 300 000 kronor? Ja, tydligen. Det finns en anledning till at Kia seglat upp som nummer tre bakom Volvo och Volkswagen i Sverige. Bra priser för bra bilar. Kia utklassar nämligen sina konkurrenter i mellansegmentet med sin prisstrategi. Jämför gärna med Opel, Honda, Hyundai, Mazda och några till. Och när du jämfört priset kan du som ett extra ess plocka fram Kias fina garantipaket. Slutdiskuterat.

2 konkurrenter

Hyundai i30N Fastback
Mercedes CLA Shooting Brake



KIA PROCEED GT

Miljö

Koldioxidutsläpp: 163 gram/km.
Bensinförbrukning: 6,2 liter/100 km.
Miljöförmåner: nej

Ekonomi

Pris: Från 295 500 kronor.
Årlig fordonsskatt: 4 264 kronor per år de första tre åren, därefter 1 042 kronor per år.
Garantier: Nybil 7 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lackgaranti 5 år.

Teknik

Motor: Fyra cylindrar, 1,6 liter, 204 hk vid 6 000 varv/min, 265 Nm vid 4 500 varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Sjustegad dubbelkopplingslåda.
Acceleration 0–100 km/tim: 7,5 sekunder.
Toppfart: 225 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 461/180/144 centimeter.
Bagagevolym: Cirka 594/1 545 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.
Tjänstevikt: 1 363 kilo.
Maximal släpvagnsvikt: 1 410 kilo.

Betyg

Köregenskaper	**3**
Säkerhet	**4**
Design	**3**
Komfort	**2**
Ekonomi	**5**
Totalbetyg =	**17 av 25**

Plus

Styrning
Vacker
Billig

Minus

Växellådan
Bullrigt
Mörkt



Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Alfa Romeo Giulia och Stelvio i F1-version

Peter Klemensberger 26 februari 2019

Alfa Romeo firar återkomst i Formel 1 med specialversion av Giulia och Stelvio Quadrifoglio.



I och med att Saubers Formel 1-stall till årets säsong byter namn till Alfa Romeo Racinglanseras nu modellerna Giulia och StelvioQuadrifoglio i Formel 1-utföranden.

Vi pratar emellertid inte om motortrimning för att nå Formel 1-prestanda. Bilarna kommer i kulörerna Trofeo White och Competizione Red som F1-bilarna som i år körs av Kimi Räikkönen och Antonio Giovinazzi. Det handlar om röda bromsok, keramiska bromsar, svart tak med kol-fibermönster, blanksvarta fälgar (19 tum på Giulia, 20 på Stelvio), tonade rutor och ljuddämpare i titan.





Invändigt hittar vi sportstolar från Sparco med röda sömmar, Alcantara– och läderklädd ratt och diverse inslag av kolfibermönster och unika emblem.

Under huven är det som hos urmodellerna, det vill säga en V6 på 2,9 liter med två turbosnurror som ger 510 hästkrafter och 600 newtonmeter vilket tar Giulia 0-100 km/h på 3,9 sekunder medan Stelvio faktiskt är 0,1 sekunder snabbare dit.

Bilarna kommer med det mest påkostade ljudpaketet från Harman Kardon, 8,8-tums pekskärm, navigation, DAB-radio och kompabilitet med både Apple CarPlay och Android Auto.

Bilarna, och andra Alfa Romeo-nyheter, presenteras den 5 mars under Genèvesalongen.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Alpina tillbaka i Sverige

Mattias Rabe 1 mars 2019

Tyska Alpina kommer officiellt tillbaka till svenska marknaden. Det är Förenade Bil i Malmö som blir importör.



Alpina Burkard Bovensiepen GmbH, tyska firman som förädlar BMW-bilar och som räknas som en fristående biltillverkare, har inte funnits representerat på den svenska marknaden på många år, trots att intresset för Alpinas modeller i Sverige har varit stort.

Men nu blir det ändring på det då Förenade Bil i Malmö har tagit på sig rollen som officiell importör av märket. I maj i år sker den officiella marknadslanseringen i Sverige, då väntas de första Alpina-modellerna finnas hos Förenade Bil på Djurhagegatan i Malmö.



– Mellan 1985 och 1991 var Förenade Bil stolt officiell importör av Alpina och nu är vi förtjusta över att ha Alpina hos oss igen, säger Joakim Söderström, en av ägarna till Förenade Bil.

RECHARGE

17. Vi provkör Saabs bortglömda elbil – här är 9-3 True Electric

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2018-01-10 18:37, uppdaterad 2018-03-13 13:27

Ett uppstickarföretag i Uppsala konverterade Saab 9-3 Cabriolet till eldrift – och Saab var med på noterna. Räckvidden låg på 30 mil och priset på drygt 360.000 kronor. "Tystnaden är skön, men det är bilens karaktär som förför."



Nej, Saab 9-3 True Electric får inte sin kraft från ovan utan från en massa klurigt och duktigt folk i Trollhättan och Uppsala.

Observera att den här provkörningen är från 2009.

Du har läst det förut: bzzzzzzz, så sticker elbilen iväg!
Zero utsläpp, zero upphetsning, zero verklighet i bilköparnas värld – däremot maximum dröm, vikt och prislapp.

Men det här är inte ännu en provkörning i samma spår. Trots att jag sitter i den första prototypen är körupplevelsen så bra att jag gärna skulle slå till direkt.
Det finns ingen känsla av "bojsänke".

Motorerna låter inte heller som högvarviga symaskiner utan ger ifrån sig ett lite grövre sound och jodå, en mekanisk känsla.
Direkt på drivaxlarna sitter två rejäla elmotorer om drygt 165 hästkrafter styck! Det finns ingen växellåda och följaktligen kommer inte heller något ljud från kugghjul.



Med hjälp av aktiva farthållarsystem kan man tänka sig att bilen ger ifrån sig ett varningsljud när fotgängare upptäcks. Batteriets styrsystem har krympts rejält. Utrymmena i bilen är intakta.

Men det som ger den där riktiga vill ha-känslan är egentligen inte själva bilen utan det faktum att tekniken inuti har tagit ett rejält kliv framåt jämfört med de elbilar jag tidigare kört.
Och det märkliga, eller ska vi säga symptomatiska, är att tekniken inte kommer från bilbranschen utan från ett litet teknikföretag, som råkar ligga i Uppsala: Electroengine.

Thomas Bergfjord är teknikhjärnan bakom bilen. En entreprenör som brunnit för elbilar i många år, men för först drygt ett år sedan såg att tekniken kanske var mogen på riktigt.
"Grejen" är hanteringen av batterierna.

I en vanlig elbil kan man bara tömma cirka 80 procent av elektriciteten i batteripaketet. Det är som om det alltid måste finnas kvar tio liter bensin i tanken på en bensinbil.
I en vanlig elbil ger batteripaketet inte mer kräm än vad sämsta cellen tillåter. När batterierna åldras sjunker kapaciteten dramatiskt.

I en vanlig elbil måste batteritillverkaren lägga runt 100 timmar på att matcha samman celler med likartade egenskaper. Se det så här: celler i ett batteri är individer med olika egenskaper. För att få fram ett batteripaket som fungerar som en enhet måste man hitta "lika barn som leka bäst".

Går en eller flera celler sönder i en vanlig elbils batteripaket, efter en krock eller ett elfel, är det snudd på omöjligt att byta ut några "individer". Hela paketet måste bytas. Det blir mycket dyrt.

När man laddar en vanlig elbil kan man inte snabbladda längre än till när den första cellen nått sin maxpunkt. Efter det går det långsamt och det uppstår värmeförluster.
I en vanlig elbil måste man lägga mycket krut – energi – för att batteripaketet ska hålla jämn temperatur. Varierar temperaturen försämras prestanda enligt principen den svagaste cellen styr.

Men i dag kör jag ingen vanlig elbil. Enligt Thomas Bergfjord är alla de här problemen lösta tack vare en ny metod att balansera och styra cellerna i batteripaketet. Det lilla företaget har lämnat in tolv patentansökningar, och det lär bli fler.

De starkaste cellerna spiller över energi till de svagaste. Tillverkningen av batterierna går snabbare och blir billigare eftersom man inte måste lägga de 100 timmarna på att matcha cellerna. Snabbladdningsfasen blir längre eftersom de starka cellerna skickar vidare strömmen till de svagare. Problem med varierande temperatur minskas rejält, vilket betyder att batterierna kan spridas ut i bilen. Och det går att byta ut enskilda celler.

"Det viktigaste är inte att vi kan köra längre och att batterierna blir billigare och går snabbare att producera. Det viktigaste är att vi kan reparera ett batteripaket. Det betyder att begagnatmarknaden kan fungera och att leasingföretag kan ta i det här. En 100.000-kronorsklump som plötsligt blir värdelös är elbilarnas största fara", säger Christer Wikner som är företagets "affärsman".

Fanns i två varianter

	Saab 9-3 True Electric	Saab 9-3 Aero True Electric
0–100 km/h	9,6 sekunder	6,3 sekunder
Effekt	150 hk	335 hk
Räckvidd	300 km	300 km
Energikostnad	2 kr/mil	2 kr/mil
Batterikapacitet	35 kWh	35 kWh
Pris	360.000:–	495.000:–

När jag sitter bakom ratten känns det som att köra vilken bil som helst, fast faktiskt lite bättre. Tystnaden är skön, men det är bilens karaktär som förför. En växellös bil är underbart harmonisk, inga ryck, bara ett jämnt flöde. Det sägs alltid att elmotorer ger allt från noll och vridmomentet sägs vara ofattbara 2.400 newtonmeter. Men det blir inga galna burnouter utan snarare ett värdigt sug som stegras med hastigheten.

Förklaringen är att man har reglerat ner effekten så att det ska kännas som en "vanlig" bil. Av de 335 hästarna får jag bara knappt hälften "eftersom det här är första prototypen". Typiskt!

Men möjligheterna som två separata motorer innebär är extremt spännande.

"För chassikillar är det här rena guldgruvan, framaxeln kan lätt 'spärras' i låg hastighet för bättre framkomlighet och det är inga konstigheter att lägga på mer moment på ytterhjulet, vilket skulle göra den framhjulsdrivna Saaben underbart överstyrd i kurvor – om man så vill", fortsätter Thomas.

Tjänstevikten med batterier för 30 mils körning är densamma som för en vanlig bensinbil, och det känns. Eller rättare sagt, bilen känns smidig och balanserad som vilken Saab-cab som helst.

Den regenererande motorbromsningen kan programmeras efter behag och batterierna kan vidare läggas lågt där de gör minst "skada" så att bilens balans inte ändras. En annan kul detalj är att energiförbrukningen i stort sett är densamma i 110 km/h om man kör en elbil med 150 eller 350 hk.

Men varför väljer ett litet företag som Electroengine att jobba med "högriskpartnern" Saab, var kommer pengarna ifrån, hur är det med laddtiderna och kan projektet verkligen bli verklighet?

Thomas: "Saab är tillräckligt litet för att det här ska fungera. Vi kan träffa tio beslutsfattande personer och sätta oss i ett rum. Dessutom har kontakten med alla på Saab präglats av en positiv optimism. Trots all osäkerhet har man aldrig svajat eller utnyttjat sin storlek mot oss. Otroligt imponerande och trevligt. Men jag vill poängtera att vi bara har ett samarbete och ännu ingen färdig deal om tillverkning."

Pengarna till företaget kommer än så länge från grundarna som har haft bra stöd från Almi i Uppsala, men man hoppas på statliga stödpengar. Kvarnarna mal långsamt.

Med ett vanligt "brödrostuttag" laddar man 1,5 mil i timmen. Trefas och 16 ampère ger knappt tio mil per timme. Kopplar man in 32 ampère laddas 20 mil på en timme.

Thomas berättar något jag inte hört tidigare. "Alla talar om att man kan snabbladda ett batteri upp till 80 procent. Men det gäller från noll. Har du tömt batterierna till 60 procent kan du bara snabbladda upp till 80 för bästa cellen. Men vi kan som sagt ladda bättre än normala elbilar."

Så till frågan om verkligheten. Thomas och hans kollegor jobbar med nya prototyper som ska testas ordentligt. Enligt plan ska Saab sedan bygga 100 bilar under nästa år för fälttest hos stora aktörer.

"Vi ser ingen anledning till att det inte ska gå att börja sälja elbilar till vanliga kunder om drygt ett år. Och priserna kommer att gå ner när volymerna går upp. Dessutom funderar vi på kompletta satser för begagnade bilar!"

Christian von Koenigsegg har provkört bilen och gillar den. Han funderar givetvis på eldrivna Koenigsegg-bilar och anser att Saab bör gå direkt på elbilar utan att först ta vägen via hybrider – även om det också blir sådana.

Ja, vad ska man säga? Visst låter det nästan för bra för att vara sant. Men det här känns mer jordnära och rimligt än exempelvis konceptbluffbilen Quant på Genèvesalongen.

Vilka stora uppfinningar lät för övrigt inte otroliga innan de blev verklighet?



Turkiet går vidare med elbilen som ska bli "bättre än Tesla" – kan bygga på Saab 9-3



Första bilderna på Nevs modeller – här är ”nya” 9-3 och 9-3X



Alrik Söderlind

18. Volvo Cars: Går in i amerikansk skjutstjänst för barn

Publicerad: 28 februari 2019, 14:08

STOCKHOLM (Direkt)

Volvo Cars har förvärvat en andel i Zum, samåkningstjänst för barn, via sin tech-fond, skriver bolaget i ett pressmeddelande.



Till vänster: Zaki Fasihuddin, vd för Volvo Cars Tech Fund.

STOCKHOLM (Direkt)

Volvo Cars har förvärvat en andel i Zum, samåkningstjänst för barn, via sin tech-fond, skriver bolaget i ett pressmeddelande.

Zum grundades 2015 och fungerar ungefär som Uber genom ett nätverk av kontrollerade förare som gör att föräldrar och skolor kan ta hjälp för exempelvis skolskjuts och skjuts till aktiviteter.

Tjänsten ger även möjlighet att vid behov lägga till barnpassning i samband med skjutsning, skriver Volvo Cars.

Joakim Rönning
Nyhetsbyrån Direkt

TRAILER

19. Scanias smarta väst ökar säkerheten

Av: Stefan Nilsson 28 februari, 2019

Scania C-me väst är en uppkopplad säkerhetsväst som har automatisk belysning när du lämnar hytten.



Om föraren hamnar utanför lastbilen och blir inaktiv utlöser en sensor i Scania C-me ett samtal för hjälp. Inför den kommersiella lanseringen av Scanias uppkopplade varselväst har den nu visats på Mobile World Congress i Barcelona 25-28 februari.

Slutliga verifieringsprov pågår och västen är planerad att vara tillgänglig hos Scanias återförsäljare från mitten av 2019.

Den patenterade västen, som utvecklats på uppdrag av Scania av svenska nybörjare Light Flex och Imagimob, är framtagen för att möta en växande oro över farorna med arbete som utförs i närheten av lastbilen.

Yrkestrafiken är en farlig verksamhet med risker som är mycket högre än de som uppstår i nästan alla andra yrken eller de flesta andra aktiviteter i det dagliga livet. Som framgår av en EU-rapport har förare många specifika uppgifter att utföra, såsom lastning och lossning av fordon, koppling och lossning av släpvagnar, att säkerställa att lasten är säkrad, samt att kontrollera sina fordon innan de påbörjar sin nästa resa. Alla dessa aktiviteter kan utgöra risker för förarna.

Sensorn monterad i C-me-kragen upptäcker automatiskt när föraren går ut ur hytten och västen lyser automatiskt upp, valfritt med blinkande eller stabila lampor. Sensorn upptäcker också om föraren är inaktiv efter en snabb ofrivillig rörelse, som till exempel ett fall. Detta utlöser den anslutna appen så att föraren kan skicka en textmeddelande till ett förinställt nödnummer samtidigt som det vidarebefordrar GPS-positionen.

Västen är reversibel med en högt upplyst sida medan den andra är en mer neutral grå att ha på sig när den inte arbetar i eller runt trucken. Även utan belysningsfunktionerna uppfyller västen europeiska lagar i klass 2 för höga skyddskläder.

Utvecklarna har säkerställt att detta är en innovativ uppkopplad bärbar del av skyddskläderna, inklusive det faktum att västen är tvättbar när elektroniken i kragen är borttagen.

– Vi ser att västen kan förbättra säkerheten, inte bara för lastbilsförare, men också i många andra utsatta yrken", säger Jonas Svanholm, direktör, X-Lab, Scania Connected Services and Solutions.

20. Lastbilstrafiken bakom ökade utsläppen 2018

Av TT, publicerad 27 feb 2019 06:18, uppdaterad 27 feb 2019 11:12

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken ökade med 0,5 procent förra året, enligt en prognos från Trafikverket. Personbilstrafikens utsläpp är i stort sett på samma nivåer – i stället beror ökningen i första hand på den expanderande lastbilstrafiken.



De ökade utsläppen beror framför allt på att lastbilstrafiken ökat.

Från 2010 och fram till och med i fjol har utsläppen minskat med 18 procent från vägtrafiken – men förra året vände trenden och utsläppen ökade med 0,5 procent, enligt en ny rapport från Trafikverket.

Utsläppen från bensin- och dieseldrivna bilar ökade såväl 2017 som 2018. En större andel elbilar och laddhybrider gjorde dock att den totala mängden utsläpp från personbilar låg på samma nivå som 2017.

LÄS ÄVEN: [Så kan miljözoner i Stockholm försämra miljön]

”Oroväckande utveckling”

I stället kan ökningen om 0,5 procent i första hand förklaras av den expanderade lastbilstrafiken.

– Det är absolut en oroväckande utveckling. Här behöver vi verkligen hjälpas åt för att ta krafttag så att det minskar, säger Marie Hagberg, chef på transportkvalitet på Trafikverket, till Ekot.

För att nå klimatmålet om att minska utsläppen med 70 procent till år 2030 behöver utsläppen minska med åtta procent om året.

Förutom skärpta styrmedel, en högre andel förnybar energi och mer kollektivtrafik tror Hagberg på längre och tyngre, och därigenom färre, lastbilar, samt mer gods på järnväg och sjöfart.

LÄS ÄVEN: [”Därför finns det så få elbilar och laddhybrider”]

”Finns så starka industriintressen”

Göran Finnveden, professor i miljöstrategisk analys på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) är inne på samma spår. Han konstaterar att det varit ett större fokus på personbilstrafikens utsläpp och att godstransporternas påverkan hamnat i skymundan.

– Kanske på grund av att det finns så starka industriintressen i detta och att det därför varit svårare att jobba med, säger han.

Enligt honom går nuvarande infrastrukturplanering, såväl nationellt som i städerna, stick i stäv med nuvarande klimatmål.

I stället för att satsa på utvidgad kollektivtrafik fokuserar politikerna på att bygga ut vägar och annan infrastruktur.

– Jag har svårt att få det att gå ihop då detta ju snarare gynnar ökade transporter, säger han.

auto motor & sport

21. Diesel främsta orsaken till avgasdöd

Publicerad 27 feb 2019 08:01

385 000 människor miste livet i förtid till följd av avgaser under 2015, enligt en ny studie. Dieselfordon pekas ut som den främsta källan till dödsfallen.



Dieseln står för nästan hälften av dödsfallen i världen som inträffade på grund av fordonsavgaser 2015.

Dieseln står för nästan hälften av dödsfallen i världen som inträffade på grund av fordonsavgaser 2015. Det har studien från International Council on Clean Transportation (ICCT), i samarbete med amerikanska universitet, kommit fram till. ICCT är organisationen som avslöjade Volkswagens utsläppsfusk för fyra år sedan.

Elva procent

Studien har tittat på utsläpp från olika bränslen i bilar, lastbilar, bussar och sjöfarten för att se hur de påverkar vår hälsa.

Enligt studien dör minst 3,4 miljoner människor varje år av luftföroreningar. Elva procent av dessa dödsfall orsakas av avgaser. Utsläppen från transportsektorn kopplas till hjärt- och lungsjukdomar, stroke och diabetes och tros ha kostat det globala samhället cirka 1 000 miljarder USA-dollar under 2015. Det motsvarar 9,3 biljoner kronor – eller drygt 1 200 kronor per människa på jorden.

LÄS ÄVEN: **Så kan miljözoner i Stockholm försämra miljön**

Diesel i Tyskland

Stora andelar av de utsläppsrelaterade dödsfallen återfinns i folkrika länder som Kina, Indien och USA men sett till befolkningsmängd var antalet dödsfall högst i Tyskland – tre gånger högre än det globala genomsnittet. En större andel dieseldrivna fordon pekas ut som orsaken.

LÄS MER: Ökade växthusgasutsläpp från trafiken 2018

En av rapportförfattarna, Joshua Miller, manar till handling för att ersätta förorenande fordon: *”Den stora påverkan på folkhälsan som dieseldrivna fordon i Europa har understryker behovet av utsläppsbegränsningar och möjlighet att se till att dessa efterlevs”.*

TT



FILM*: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/ar-dieselbilen-dod/

sverigesradio

22. Kravet: Låt fler köra på förnybar diesel

Victor Jensen, publicerat 2019-03-01 kl 03.00

I dag godkänner tio tillverkare – i olika utsträckning – att deras bilar körs på den förnyelsebara dieseln HVO100. Det borde vara fler, enligt flera organisationer. – Vi skulle sänka miljöpåverkan från vägtrafiken markant om vi gjorde det, säger Martin Prieto Beaulieu på Gröna bilister till Ekot.



Gröna Bilister tycker att det ska vara ett krav att de biltillverkare som säljer nya bilar i Sverige måste se till att bilarna klarar av att köras på minst ett förnyelsebart drivmedel.

Sverige har som mål att utsläppen från inrikes transporter, utom flyg, ska minska med minst 70 procent till år 2030 och flera organisationer anser att HVO är en viktig del för att klara av det målet.

Motormännens Riksförbund tycker att fler dieselbilar borde få grönt ljus att köra på drivmedlet.

– Det är synd att inte fler biltillverkare godkänner det. Vi kan egentligen inte se något skäl till att vänta med det. Rent tekniskt ser vi inte att det finns något skäl att inte godkänna det här drivmedlet, säger Carl-Erik Stjernvall, hållbarhetsansvarig på organisationen, till Ekot.

HVO100 tillverkas av till exempel växter, rester från massaindustri och överbliven matolja. Drivmedlet kan minska utsläppen av koldioxid med uppemot 90 procent, jämfört med vanlig fossil diesel.

Men det finns flera utmaningar och problem, bland annat att det ska finnas tillräckligt av drivmedlet och att råvarorna i tillverkningen ska vara klimat- och miljövänliga, och inte till exempel vara palmolja eller dess biprodukt PFAD.

Just nu är det tio bilmärken som, i olika stor utsträckning, godkänner att en del av deras dieselbilar körs på den förnyelsebara dieseln. Det enligt statistik som Ekot tagit del av.

Enligt branschorganisation Bil Sweden kommer det bli fler framöver.

– Vi har ett antal godkända modeller redan i dag och det ökar hela tiden. Samtidigt måste vi komma ihåg att det än så länge väldigt mycket är en svensk företeelse, säger Anders Norén som är teknisk chef.

Anders Norén säger att innan biltillverkarna godkänner HVO vill de vara helt säkra på att drivmedlet inte påverkar bilen och utsläppen från den på något sätt.



Martin Prieto Beaulieu

Det kan till exempel handla om att utsläppen från bilen inte ska bli högre när bilen körs på HVO kontra vanlig fossil diesel.

Bil Sweden spår också att allt fler äldre dieselbilar kommer godkännas och då kommer det göra stor nytta.

– Definitivt. Vi ser redan att vissa bilmärken har släppt det för äldre modeller, säger Anders Norén.



Carl-Erik Stjernvall, Motormännen



Anders Norén, Bil Sweden

23. Trots storaffären - han får ingen plats i Volvostyrelsen

Karin Olander

Publicerad: 28 februari 2019, 19:52

Kinesiska Geely, som förra året blev största kapitalägare i Volvokoncernen, och även största ägare i tyska konkurrenten Daimler, har inte krävt någon styrelseplats i Volvo. Valberedningens förslag är en intakt styrelse.



Li Shufu, ägare till Geely,
blev största kapitalägare i Volvokoncernen förra året men får inte plats i nya styrelsen.

Det innebär att Carl-Henric Svanberg, som varit ordförande sedan 2012, föreslås sitta kvar ytterligare ett år när Sveriges till omsättning största bolag håller stämma den 3 april i Konserthuset i Göteborg. Övriga styrelseledamöter som föreslås: Matti Alahuhta, Eckhard Cordes, Eric Elzvik, James W. Griffith, Martina Merz, Kathryn V. Marinello, Hanne de Mora, Helena Stjernholm och vd:n Martin Lundstedt.

”Bolaget har en positiv utveckling och vid en sammanvägning har vi i valberedningen kommit fram till att det är den bästa möjliga styrelsen AB Volvo kan ha”, säger valberedningens ordförande Bengt Kjell, från Volvos röstmässigt största ägare Industrivärden.

Eftersom Geely sedan i fjol är största ägare sett till kapitalet var det väntat att den kinesiska fordonskoncernen i någon form skulle kräva en styrelseplats. Enligt uppgifter till Di har Geely valt att inte göra det. I alla fall inte i nuläget. Skälet ska hänga ihop med kritiken kring intressekonflikter eftersom Geely också blev största ägare i Daimler i fjol. I februari 2018 köpte Geely, utan flaggningsmeddelande, 9,7 procent av Daimler och det skapade frågetecken kring konkurrenssituationen.

På personbilssidan är Geelyägda Volvo Cars och Daimlers Mercedes-Benz konkurrenter, men allra tydligast är intressekonflikten på lastbilssidan eftersom Volvo och Daimler där är de två största konkurrenterna i världen. Det anses omöjligt att en och samma ägare skulle sitta i båda styrelserna och ta strategiska långsiktiga beslut. Från tyskt håll kom tydliga signaler om att man inte ville att Geely skulle få en styrelseplats i Daimler.

En direkt konsekvens av Geelys intåg i Daimler var att Volvo Cars vd Håkan Samuelsson förlorade sin plats i AB Volvos styrelse förra året eftersom han var anställd i ett Geelybolag.

Har ni i år övervägt att ha med en ledamot som representerar Geely?
”Att någon skulle komma direkt från Geely eller vara i beroendeställning av Geely och ingå i AB Volvos styrelse är inte aktuellt eftersom där finns en intressekonflikt. Den principen slog vi fast redan ifjol när Håkan Samuelsson inte föreslogs till omval. Sedan kommenterar jag inte vilka namn vi har diskuterat som vi inte har lämnat som förslag”, säger Bengt Kjell.

Vad säger du om att största kapitalägaren inte föreslås få en representerant i styrelsen?
”Vi tar inte ställning till om någon ägare ska ha en representant, utan vi har tagit fram den bästa möjliga styrelsen för AB Volvo”, säger Bengt Kjell.

Affären där Geely köpte Cevians aktiepost i AB Volvo på 8,2 procent av rösterna och 15,6 procent av kapitalet gjordes upp i två steg. Först köpte bankerna Nomura och Barclays aktierna eftersom Geely behövde invänta godkännanden från bland annat kinesiska myndigheter. Som Di tidigare skrivit användes då Volvo Cars som säkerhet gentemot bankerna. Svenska dotterbolaget Geely Sweden Holding ställde 25 procent av aktierna i Volvo Car AB som säkerhet vilket framgår av bolagets årsredovisning.

Geely fick grönt ljus att göra klart affären i juni och då fördes AB Volvo-aktierna över till dotterbolaget Geely Sweden Industry Investment.

För att finansiera förvärvet har Geely enligt sin årsredovisning lånat upp 3 067 miljoner euro i olika banker, motsvarande 32 miljarder kronor. Geelys köp av Daimlerposten kostade cirka 75 miljarder kronor.



Tatra T87 1936–50

ATL LANTBRUKETS AFFÄRSTIDNING

24. John Deere med kabeldrift

Mikael Marklund, uppdaterad 2019-02-28 14:29

John Deere har utvecklat en traktor med eldrift. I nosen har den en vinda som rymmer en kilometer kabel.



En robotarm håller koll på den en kilometer långa kabeln.

GridCON-traktorn har en motor som ska utveckla upp till 400 hästkrafter. Den saknar helt batterier och får sin energi via en 1 000 meter lång kabel som matas ut från en vinda i nosen.

I fält kan traktorn gå i upp till 20 kilometer per timme, skriver Farmers Weekly.

Ska minska vikten

I dagsläget väger John Deeres kabeldrivna prototyptraktor cirka 8,5 ton vilket motsvarar ungefär vad en JD 6195R väger, men med dubbelt så hög effekt. JD:s ingenjörer räknar dessutom med att kunna minska vikten med ett ton.

Traktorn som saknar hytt kan antingen fjärrstyras via konsol eller via dator.

Den är utvecklad tillsammans med B.A.U.M Consult GmbH och Kaiserslauterns tekniska universitet.

Se en video på John Deeres GridCON-traktor här

SESAM

2016 presenterade John Deere koncepttraktorn Sesam (sustainable energy supply for agricultural machinery). Det var en John Deere 6R ombyggd till batteridrift. De dubbla elmotorerna utvecklade enligt uppgift omkring 400 hästkrafter och kunde köras i 4 timmar med normal användning.

Klassiker

25. En bredaxlad taxi!

Publicerad 2019-03-01, 9:43

Text Fredrik Nyblad

Med 99 fick Saab en modell som gick att använda som taxi. Snart kom en bredaxlad svensk i en särskild taxiversion.



Saab 99 var den första modellen från Trollhättan med fyra dörrar – därmed hade 99 en chans att bli godkänd som taxi i Sverige. Att så skulle ske var långtifrån självklart, exempelvis misslyckades Volvo med att få Amazon godkänd – avståndet mellan dörrstolpen i mitten och baksätet var för litet.

Taxiversionen av 99 hade automatlåda som standard och levererades med en demonterbar mellanruta. Saab taxi fanns i färgerna svart, blå eller taxigul vilket betydde den lackering med gul kaross och en svart rand som Volvo tog initiativ till.

Ett erkännande av att Saab tagit sig in på taximarknaden i Sverige kom 1977. Taxiförbundet tog då fram rekommendationer på bilföretag som man slutit fördelaktiga avtal med. Det var då Philipson, Volvo – och Saab!



Saab 99 "T16" är Årets Klassiker!
En till synes orörd Saab 99 1970 men med en hemlig kraftreserv. Det blev det vinnande konceptet när Klassikers läsare röstade fram Årets Klassiker 2019! 4

Diskret raket
Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer fem: Saab 99 ”T16”. 1

Grattis 99:an, 50 år!
Den 22:a november 1967 presenterade Saab en helt ny bil, Saab 99. Men det kom att dröja ett tag till innan den egentligen kom ut. 1

En provbil att rädda!
Rädda en unik Saab från lervälling och knuffar! Nu har du chansen att komma över en provbil från Saab. Men det är bråttom! 9

Kunglig glans i Stoxa
520 centimeter Saab kommer att dyka upp på Motorhistoriska marknaden i Stoxa. En Saab med kungligt förflutet! 1

Årets Klassiker: Saab 99!
Erik Uppsälls rallyrustade Saab 99 Turbo vann läsartävlingen Årets Klassiker 2013! En buckla till i samlingen...

26. Grattis Opel Admiral!

Publicerad 4 mars 2009, **text Carl Legelius**

I dag när Adrian och Adriana har namnsdag hyllar vi Admiral!



Mellanbarnet i KAD-serien - som de stora Opelmodellerna Kapitän, Admiral och Diplomat brukar refereras till - debuterade i sin första upplaga 1964.

Men den första Opeln med namnet Admiral kom faktiskt redan 1937, en pampig vagn anpassad för långa körpass på det nybyggda Autobahn-nätet i Tyskland. När Andra Världskriget bröt ut 1939 stoppades produktionen men många Opel Admiral tjänstgjorde som stabsfordon under kriget.

Opel **Admiral A** delade **grundkaross** med **Kapitän** och **Diplomat** och hade som regel en rak sexa på 2,6 eller 2,8 liter. Ett fåtal exemplar med V8 såldes också. Admiral var rymlig och robust och var populär som resandevagn.

Admiral B lanserades samtidigt som Kapitän och Diplomat 1969 och hade liksom dem delad bakaxel. Admiral B var alltid sexcylindrig, antingen med förgasare eller insprutning. Kapitän avrättades redan 1970 men Admiral och Diplomat tillverkades fram till 1977 för att ersättas av Senator.



Första Admiralen var anpassad för Autobahn
och byggdes mellan 1937 och krigsutbrottet 1939.



Admiral Cabriolet 1938–39



Admiral (A) 1964–68



Opel Admiral (B) 1969–77

SLUT